
De eerste stoomschepen

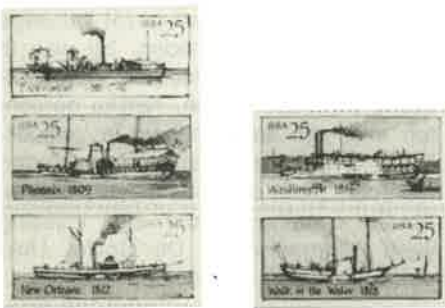
Door velen wordt Fulton gezien als degene die het eerste stoomschip bouwde en exploiteerde. Zijn schip, de "Clermont" opende op 4 september 1807 een dienst New York-Albany; het was een raderboot door hem en Robert R. Livingstone in New York gebouwd, lang 45,7 m, 4 m breed en met schoepen met een doorsnede van 4,27 m. Er stond een stoommachine in van 20 pk met een staande cylinder. Allemaal bekende koek.

Toegegeven moet worden dat dit schip de eerste economisch succesvolle toepassing was van de stoommachine in de scheepvaart. Maar voor een groot deel was dat te danken aan de slimme handelsgeest van Robert Fulton, die van meetaf een reeks privileges veroverde, waardoor hij met uitsluiting van anderen in bepaalde gebieden diensten met stoomschepen kon onderhouden. Voor een ander deel kwam het door de omstandigheid dat op die tijd en op die plaats de geesten er rijp voor waren. Eerdere pogingen elders waren mislukt, voor een deel door de weerstand van het publiek.



Een sprekend voorbeeld daarvan is de "Charlotte Dundas", die bij mijn weten nog niet filatelistisch is "verwerkt". Zij werd in 1801 in Schotland gebouwd ter vervanging van de paarden die sleepschepen door het Forth & Clyde kanaal trokken. Het ging uitstekend, maar deze eerste hekwieler werd toch afgedankt, omdat zij teveel weerstand opriep: de kanaaloevers zouden door de golfslag kunnen worden beschadigd.

Van voor die tijd zijn er ook nog veelbelovende experimenten te melden en het is de verdienste van de Amerikaanse posterijen, dat zij op 3 maart j.l. één daarvan aan de filatelistische vergetelheid hebben ontrukkt. In een boekje van 4x vijf zegels is namelijk de "Experiment" afgebeeld; een van deze "voorlopers".



De bouwer van dit schip was John Fitch. Hij had al eerder een stoomwagen gebouwd, maar moest ervaren dat de wegen in het algemeen te slecht waren om daarmee verder te komen. Hij zocht het toen op het water en bouwde in 1788 een opmerkelijk schip. Het werd door stoom aangedreven, maar dan niet via schoepen of schroef, maar met lange peddels. Op het achterschip stond een stellage, waaraan, volgens de ene bron drie, volgens de andere vier lange roeispanen waren opgehangen, die via tandwielen en kettingen door een stoommachine werden aangedreven en als een soort eendepoten naar achteren sloegen. Hoe vreemd ook, het ging en in juli

1789 maakte de "Experiment" een succesvolle proeftocht. In de zomer van 1790 vervoerde zij op de Delaware passagiers tussen New York en Trenton en voer dat jaar ca. 2000 mijl met slechts enkele defecten. Financieel gingen de zaken echter minder goed en dat betekende het eind van het verhaal.

Het duurde tot 1809 voordat er weer op de Delaware onder stoom gevaren zou worden. Dat was met de "Phoenix" die ook in het recente postzegelboekje voorkomt. Zij werd in 1809 gebouwd, in New York, maar moest om op de Delaware te komen het ruime sop kiezen: de route liep namelijk over de Atlantische Oceaan rond New Jersey. Dat kon niet anders omdat Robert Fulton het monopolie bezat om met stoomschepen in en om New York te varen. En zodoende is naar mijn smaak de "Phoenix" het eerste stoomschip geweest dat op zee voer.

We zullen nu nog in het kort iets te berde brengen over de andere schepen uit het boekje. De "New Orleans" dateert uit 1812 en was een product van onze bekende Robert Fulton. In Pittsburgh te water gelaten op 17 maart 1811, vertrok ze in het najaar vandaar over de Ohio en de Mississippi, deels langs niet gekarteerde routes, naar New Orleans. 2000 mijl en ongeveer 4 maanden verder kwam ze daar aan. Fulton zorgde er voor, dat hij ook daar een monopolie verwierf, waar de volgende boot van het boekje, de "Washington", later veel last van had. Dat schip was gebouwd door Henry Miller Shreve in Wheeling (Virginia). Tewaterlating 4.6.1816. We kunnen dat schip zien als het prototype van de latere steamboats. De ketels gingen benedendeks, hij installeerde 2 stoommachines, om beter te kunnen manoeuvreren en de beide lange dunne schoorstenen met de typerende opbouw completeerden het geheel. Het was nog geen hekwieler. Door het bestaan van het monopolie van Fulton kon hij er echter niet mee tot in New Orleans varen. En dat bleef zo, tot een rechterlijke uitspraak in 1824 een einde maakte aan die alleenheerschappij.

Het laatste schip in de serie is de "Walk in the Water", in 1818 door Noah Brown gebouwd voor de vaart op de grote meren, tussen Buffalo, Erie, Cleveland en Detroit. De passagiersverblijven bevonden zich benedendeks: dames voor, heren achter en er tussen een rooksalon en een eetzaaltje. Het schip vond zijn einde tijdens een storm in 1821. De machine werd nog geborgen en deed nog jaren dienst, eerst in een andere boot, later bij een houtzaagmolen.

(Bronnen: Ships & the Sea van Duncan Haws en een bericht van de Amerikaanse PTT.)